

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS.

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Tractor-trailer combination and method for its stabilisation

Patent Number: ☐ EP0989049, A3
Publication date: 2000-03-29
Inventor(s): WITTE BASTIAN DR (DE)
Applicant(s): VOLKSWAGENWERK AG (DE)
Requested Patent: ☐ DE19843826
Application Number: EP19990116812 19990901
Priority Number(s): DE19981043826 19980924
IPC Classification: B62D6/00 ; B62D12/00
EC Classification: B62D6/00, B62D7/15G
Equivalents:

Abstract

The first order yaw rate of the tractor (1) is determined and compared with a desired value. Should a difference arise, steering angle (delta l) of wheels (9, 10) on a steerable axle (3) of the tractor is varied, to remove the difference. An Independent claim is included for the articulated combination so protected.

Data supplied from the **esp@cenet** database - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)



71 Anmelder:
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE

72 Erfinder:
Witte, Bastian, Dr., 38179 Schwülper, DE

55 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

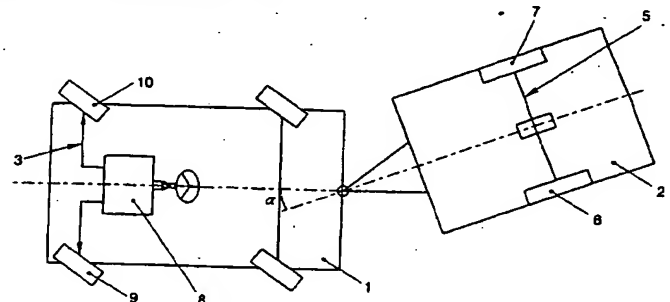
DE 41 27 750 C1
DE 41 23 234 C1
DE 196 49 137 A1
DE 196 01 825 A1
DE 42 32 256 A1
DE 42 02 699 A1
DE 41 15 880 A1
DE 40 10 332 A1
DE 38 37 864 A1

ACKERMANN, Jürgen, u.a.: Fahrsicherheit durch
robuste Lenkregelung. In: Automatisierungs-
technik, 1995, H. 5, S. 219-225;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

54 Anhänger-gespann und Verfahren zur Stabilisierung eines Anhänger-gespanns

57 Es wird ein Verfahren zur Stabilisierung eines Anhängers (2) beschrieben, das von einer Zugmaschine (1) und mindestens einem mit der Zugmaschine über eine Kupplung (4) verbundenen Anhänger (2) gebildet ist, beschrieben. Zur Unterdrückung bzw. dem Abbau von Schlingerbewegungen des Anhängers (2) ist erfindungsgemäß vorgesehen, daß die Ist-Gierbewegung (ψ_{ist}) der Zugmaschine (1) bestimmt und mit der Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) verglichen wird. Tritt eine Differenz zwischen der Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) und der Ist-Gierbewegung (ψ_{ist}) auf, wird der Lenkwinkel (δ_1) der Räder (9, 20) einer lenkbaren Fahrzeugachse (4) der Zugmaschine (1) zum Abbau der Differenz verändert.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Stabilisierung eines Anhängergespans, das von einer Zugmaschine und mindestens einem mit der Zugmaschine über eine Kupplung verbundenen Anhänger gebildet ist, und ein entsprechendes Anhängergespann.

Ein derartiges Verfahren ist aus der Dissertation "Verbesserung der Fahrstabilität von Pkw-Gespans mit aktiv gesteuerten Lenkungen" von Herrn Dipl.-Ing. Jens Desens an der Technischen Universität Berlin, Esslingen 1991, bekannt.

Bei zunehmender Geschwindigkeit des Anhängergespans nimmt die Eigendämpfung des Fahrzeugsystems üblicherweise stark ab, so daß ein Schlingern des Anhängers einsetzt. Aus Fahrversuchen ist bekannt, daß insbesondere bei Geschwindigkeiten jenseits von 80 km/h das Anhängergespann instabil werden kann und die Amplituden der Schlingerbewegung anwachsen. Dieser Effekt verstärkt sich bei ungünstigen Massenträgheitsverhältnissen, das heißt bei zunehmenden Gewichten des Anhängers und verhältnismäßig leichten Zugmaschinen. Die Fahrer der Zugmaschine sind jedoch oft ungeübte Gespannfahrer, so daß bei einsetzendem Schlingern eine wirksame Korrekturmaßnahme des Fahrers in der Regel an mangelnder Erfahrung scheitert und sich das Gespann gefährlich aufschauelt bzw. gar verunfallt.

Das bekannte Verfahren zum Abbau der auftretenden Schlingerbewegungen automatisiert daher die erforderlichen Lenkbewegungen, hier insbesondere für die Hinterachse beschrieben, indem der Knickwinkel zwischen dem Zugfahrzeug und Anhänger mittels eines als Potentiometer ausgebildeten Knickwinkelsensor, der an dem Anhänger befestigt ist und mit dem Zugfahrzeug derart zusammenwirkt, daß ein Schlingern des Anhängers das Potentiometer verstellt und so das gewünschte Meßsignal erzeugt, erfaßt und als Regelgröße verwendet wird. Dies hat den Vorteil, daß neben dem Abbau eines kritischen Schlingerzustands, beispielsweise durch eine ruckhafte Lenkung im Falle einer Ausweichsituation hervorgerufen, das Fahrzeug auch bei höheren Geschwindigkeiten ausreichend stabil bleibt, so daß die Reisegeschwindigkeit eines Gespans erhöht werden kann.

Nachteilig bei dem bekannten System ist jedoch, daß der Anhänger mit einer entsprechenden Hardware versehen sein muß, die eine Detektion und Regelung eines kritischen Schlingerzustands ermöglicht. Gerade im Falle von Pkw-Anhängern, wie beispielsweise Wohnanhängern, sind die Standzeiten der Anhänger jedoch relativ hoch, so daß mit einer Durchsetzung des Systems erst nach verhältnismäßig langer Zeit zu rechnen ist.

Ein weiterer Nachteil der bekannten Stabilisierungsverfahren liegt darin, daß sie erst nach Überschreiten einer bestimmten Toleranz für die Regelabweichung einsetzen. Dies bedeutet in der Praxis, daß bereits ein verhältnismäßig kritischer Schlingerzustand des Anhängers vorliegen muß, bevor die Regelung eingreift, was entsprechend ausgeprägte Reglereingriffe erforderlich macht. Hierdurch wird zum einen der Fahrkomfort reduziert und zum anderen die benötigte Zeit, bis die Amplituden der Anhängerschlingerbewegung unter ein kritisches Maß gefallen sind, entsprechend lang ist.

Aus der DE 44 31 698 C1 ist ferner ein Verfahren zur Begrenzung des Knickwinkels eines Gespans, hier ein Gelenkbus, bekannt, bei dem durch selektives Betätigen der Fahrzeugbremsen an den einzelnen Rädern jeweils nach hinten gerichtete Kräfte erzeugt werden, deren Momente der Schlingerbewegung entgegenwirken. Obwohl mit diesem

Verfahren ein Schlingern wirksam abbaubar ist, stellt die Betätigung der Fahrzeugbremsen einen verhältnismäßig großen Regeleingriff dar, der erst jenseits eines Toleranzbandes, das heißt nach Überschreiten einer kritischen Schlingeramplitude, vorgenommen werden kann. Dies hat zur Folge, daß der Regelungseingriff als niederfrequenter Bremseneingriff durch die Fahrdynamikregelung für den Passagier des Fahrzeugs nicht unbemerkt bleibt, was wiederum negativen Einfluß auf den Fahrkomfort hat.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren zur Stabilisierung eines Anhängergespans bei dem ein Schlingern oder gar Aufschaukeln des Anhängers bei möglichst geringem Aufwand für fahrzeugseitige Vorkehrungen wirksam unterdrückt bzw. abgebaut werden, sowie ein entsprechendes Anhängergespann zu schaffen.

Die Aufgabe wird mit einem Verfahren gemäß den Merkmalen des Patentanspruchs 1 und einem Anhängergespann gemäß den Merkmalen des Patentanspruchs 10 gelöst.

Vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen sind in den Unteransprüchen dargestellt.

Gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren ist vorgesehen, daß die Ist-Gierbewegung der Zugmaschine bestimmt und mit einer Soll-Gierbewegung der Zugmaschine verglichen wird. Tritt eine Differenz zwischen der Soll-Gierbewegung und der Ist-Gierbewegung auf, wird der Lenkwinkel der Räder einer lenkbaren Fahrzeugachse der Zugmaschine zum Abbau der Differenz verändert.

Der Vorteil des erfindungsgemäßen Verfahrens liegt dabei insbesondere darin, daß kein zusätzlicher baulicher Aufwand am Anhänger entsteht. Daraus wiederum resultiert, daß das Verfahren auch für herkömmliche Anhänger genutzt werden kann, ohne daran Umbauten vorzunehmen. Als weiterer Vorteil ist weiterhin zu nennen, daß aufgrund des erfindungsgemäßen Verfahrens kein Umschalten zwischen Solo-fahrzeug und Anhängerbetrieb notwendig wird.

Außerdem liegt ein Vorteil der Erfindung insbesondere darin, daß das System bereits sehr schnell auf kleine Störungen reagiert, nicht erst, wenn der Anhänger bereits zu Schlingern begonnen hat.

Nach einer bevorzugten Weiterbildung des erfindungsgemäßen Verfahrens ist vorgesehen, daß der Lenkwinkel aller Räder der lenkbaren Fahrzeugachse um einen gleichen Betrag verändert wird.

Weiterhin hat sich als vorteilhaft herausgestellt, daß als Wert für die Gierbewegung die Gierwinkelgeschwindigkeit verwendet wird. Dabei wird die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit aus dem stationären Gierverhalten der Zugmaschine, das heißt bei stationärer Kreisfahrt, aus der Fahrgeschwindigkeit v dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel δ_1 und der charakteristischen Fahrgeschwindigkeit v_{ch} ermittelt und ergibt sich aus der Formel:

$$\dot{\psi}_{stat} = \frac{1}{i_1 \cdot l} \cdot \frac{v}{1 + \left(\frac{v}{v_{ch}}\right)^2} \cdot \delta_1$$

Neben den bereits genannten Größen ist i_1 , die sogenannte Lenkübersetzung.

Die Berechnung der stationären Kreisfahrt ist bereits aus verschiedenen Veröffentlichungen bekannt.

Ein reales Fahrzeug erreicht diesen stationären Endwert nicht sofort, aus diesem Grund ist nach einer vorteilhaften Weiterbildung des erfindungsgemäßen Verfahrens vorgesehen, daß der aus dem stationären Gierverhalten der Zugmaschine ermittelten Soll-Giergeschwindigkeit ein dynamisches Übergangsverhalten aufmoduliert wird. Vorteilhafterweise sollte das Soll-Übertragungsverhalten ein Verhalten

vom Typ PT1 sein, welches schnell reagiert und kein Überschwingen aufweist. Ein noch besseres Verhalten erzielt man mit einem schnell ansprechenden, nur ganz leicht überschwingenden Verhalten vom Typ PDT2 mit einer Dämpfung unter 1,0.

Nach einer weiteren Ausbildung des erfindungsgemäßen Verfahrens kann vorgesehen sein, daß um die Soll-Gierbewegung ein Toleranzband gelegt wird.

Bei dem erfindungsgemäßen Anhängergespann, bestehend aus einer Zugmaschine und mindestens einem mit der Zugmaschine über eine Kupplung verbundenen Anhänger ist eine Stabilisierungseinrichtung zur Unterdrückung der Entstehung und/oder zum Abbau von unerwünschten Schlingerbewegungen des Anhängers vorgesehen, der eine Ist-Gierbewegung der Zugmaschine und eine Soll-Gierbewegung der Zugmaschine zuführbar sind. Die Stabilisierungseinrichtung vergleicht die Ist-Gierbewegung mit der Soll-Gierbewegung und liefert bei Auftreten einer Differenz zwischen der Soll-Gierbewegung und der Ist-Gierbewegung eine Stellgröße an ein Stellmittel zur Abbau der Differenz.

Nach einer bevorzugten Ausbildung des erfindungsgemäßen Anhängergespanns ist das Stellmittel eine Einrichtung zur Veränderung des Lenkwinkels der Räder zumindest einer lenkbaren Fahrzeugachse der Zugmaschine, vorzugsweise ist die Einrichtung als Lenkeinrichtung ausgebildet, die es ermöglicht, einen Lenkwinkel an den Rädern einer gelenkten Fahrzeugachse vorzugeben, der von dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel abweicht, zum Beispiel ein sogenanntes steer-by-wire-System. Eine andere Möglichkeit besteht darin dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel mit Hilfe eines mechanischen oder hydraulischen Überlagerungsgetriebes einen zusätzlichen Lenkwinkel aufzumodulieren.

Eine vorteilhafte Ausbildung sieht vor, daß der Stabilisierungseinrichtung eine Einrichtung zur Berechnung der Soll-Gierbewegung vorgeschaltet ist, wobei als Wert für die Soll-Gierbewegung die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit zur Anwendung kommt. Die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit wird dabei zumindest aus dem stationären Gierverhalten der Zugmaschine ermittelt, dem vorteilhafter Weise ein dynamisches Übergangsverhalten aufmoduliert wird, wobei weiterhin vorgesehen sein kann, daß um den Wert der Soll-Gierbewegung ein Toleranzband gelegt ist.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels näher beschrieben. Die zugehörigen Zeichnungen zeigen

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines Anhängergespanns,

Fig. 2 ein Blockschaltbild einer erfindungsgemäßen Stabilisierungseinrichtung,

Fig. 3 ein Blockschaltbild der Einrichtung zur Berechnung der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit,

Fig. 4 Verläufe der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit über der Zeit,

Fig. 5a Verläufe eines eingestellten Lenkwinkels an den Rädern einer lenkbaren Vorderachse der Zugmaschine und

Fig. 5b einen entsprechenden Verlauf des Knickwinkels zwischen Zugfahrzeug und Anhänger

Das in Fig. 1 gezeigte Anhängergespann besteht aus dem Zugfahrzeug 1 mit einer lenkbaren Vorderachse 3, an das heckseitig über eine Anhängerkupplung 4 ein Anhänger 2 gelenkig angekoppelt ist. Der Anhänger weist eine Radachse 5 mit zwei Rädern, dem rechten Anhängerrad 6 und dem linken Anhängerrad 7 auf.

Nach einem Lenkeinschlag des Zugfahrzeuges 1, das heißt bei Kurvenfahrt oder Ausweichen eines Hindernisses, weist der Anhänger 2 gegenüber dem Zugfahrzeug 1 einen Knickwinkel α um die den Drehpunkt bildende Anhängerkupplung 4 auf.

Das Zugfahrzeug 1 besitzt eine Lenkeinrichtung 8, beispielsweise ein sogenanntes steer-by-wire-System, mit deren Hilfe es möglich ist, einen Lenkwinkel an den Rädern 9 und 10 der gelenkten Vorderachse 3 vorzugeben, der von dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel abweicht. Außerdem weist das Zugfahrzeug 1 eine Stabilisierungseinrichtung 11 auf, der die Ist-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{ist}$ von einem Gieratensensor 12 zugeführt wird (Fig. 2).

Der Stabilisierungseinrichtung 11 ist weiterhin eine Einrichtung 13 zur Berechnung einer Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{soll}$ zugeordnet. Die Stabilisierungseinrichtung 11 bildet die Differenz aus der Ist-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{ist}$ und der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{soll}$. Liegt eine Differenz vor, wird eine Stellgröße I_{ψ} bestimmt und der Lenkeinrichtung 8 zugeleitet. In Abhängigkeit der Stellgröße I_{ψ} gibt die Lenkeinrichtung 8 einen Zusatzlenkwinkel den Rädern 9, 10 der lenkbaren Vorderachse 3 des Zugfahrzeuges 1 vor, der dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel δ_1 hinzuaddiert wird.

Aufgrund dieses Zusatzlenkwinkels erfolgt zusätzlich eine stabilisierende Wirkung am Anhänger 2, so daß die Amplitude des Knickwinkels α zwischen Zugfahrzeug 1 und Anhänger 2 abgebaut wird.

Fig. 3 zeigt nun das Blockschaltbild der Einrichtung zur Berechnung der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{soll}$.

In einen ersten Schritt wird die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit aus dem stationären Gierverhalten der Zugmaschine ermittelt. Dazu wird dem Berechnungsabschnitt 14 der Fahrerwunsch-Lenkwinkel δ_1 die momentane Fahrgeschwindigkeit v und die charakteristische Fahrgeschwindigkeit v_{ch} zugeführt. Die charakteristische Fahrgeschwindigkeit ist eine fiktive Größe, in die Fahrzeugdaten, wie die Masse der Zugmaschine, der Radstand, die Schwerpunktklage, Reifeneigenschaften der Räder beider Achsen sowie das Massenträgheitsmoment eingehen. Ihre Ermittlung ist aus dem Stand der Technik bekannt.

Aus den genannten Daten wird eine stationäre Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{stat}$ nach der Formel

$$\dot{\psi}_{stat} = \frac{1}{i_1 \cdot 1} \cdot \frac{v}{1 + \left(\frac{v}{v_{ch}}\right)^2} \cdot \delta_1$$

ermittelt, wobei i_1 die Lenkübersetzung ist. Ein charakteristischer Verlauf der stationären Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit ist in Fig. 4 dargestellt.

Ein reales Fahrzeug erreicht diesen Endwert nicht sofort, sondern nach einem Übergangsverhalten. Folglich wird im Schritt 15 ein reales Fahrzeug approximiert, das heißt ein derartiges Übergangsverhalten auf die stationäre Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit aufmoduliert. Dafür gibt es verschiedene Möglichkeiten, beispielsweise ein Übergangsverhalten vom Typ PT1, so daß die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit $\dot{\psi}_{soll}$ schnell reagiert und kein Überschwingen aufweist. Ein noch besseres Verhalten erzielt man mit einem schnell ansprechenden, nur ganz leicht überschwingenden Verhalten vom Typ PDT2 mit einer Dämpfung von 0,95. Der Verlauf beider Soll-Gierwinkelgeschwindigkeiten $\dot{\psi}_{sollPT1}$, $\dot{\psi}_{sollPDT2}$ ist ebenfalls in Fig. 4 dargestellt.

In den Fig. 5a und Fig. 5b ist jeweils der Knickwinkel α aufgrund des Fahrerwunsch-Lenkwinkels δ_1 (ungeregelter Fall) und aufgrund eines geregelten Lenkwinkels δ_{regl} (geregelter Fall) dargestellt, dabei ist unter dem geregelten Lenkwinkel δ_{regl} der Lenkwinkel zu verstehen, den die Stabilisierungseinrichtung an den gelenkten Rädern 9, 10 einstellt. Die stabilisierende Wirkung des geregelten Lenkwinkels δ_{regl} ist deutlich am zeitlichen Verlauf des Knickwinkels α

abzulesen. Die Erfindung ermöglicht somit ein Anhängergespann auch bei höheren Geschwindigkeiten stabil zu halten.

Bezugszeichenliste

- 1 Zugfahrzeug
- 2 Anhänger
- 3 lenkbare Vorderachse
- 4 Anhängerkupplung
- 5 Radachse
- 6, 7 Anhängerräder
- 8 Lenkeinrichtung
- 9, 10 Räder an der lenkbaren Vorderachse der Zugmaschine
- 11 Stabilisierungseinrichtung
- 12 Gierratensensor
- 13 Einrichtung zur Ermittlung der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit
- 14 Berechnungsschritt
- 15 Berechnungsschritt
- α Knickwinkel
- I_{ψ} Stellgröße
- ψ_{soll} Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit
- δ_l Fahrerwunsch-Lenkwinkel
- V Fahrgeschwindigkeit
- V_{ch} charakteristische Fahrgeschwindigkeit
- ψ_{stat} stationäre Soll-Giergeschwindigkeit
- δ_{regl} geregelter Lenkwinkel
- ψ_{ist} Ist-Gierwinkelgeschwindigkeit

Patentansprüche

1. Verfahren zur Stabilisierung eines Anhängergespanns, das von einer Zugmaschine und mindestens einem mit der Zugmaschine über eine Kupplung verbundenen Anhänger gebildet ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Ist-Gierbewegung (ψ_{ist}) der Zugmaschine (1) bestimmt und mit einer Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) der Zugmaschine (1) verglichen wird und bei Auftreten einer Differenz zwischen der Soll-Gierbewegung und der Ist-Gierbewegung der Lenkwinkel (δ_l) der Räder (9, 10) einer lenkbaren Fahrzeugachse (3) der Zugmaschine (1) zum Abbau der Differenz verändert wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Lenkwinkel (δ_l) aller Räder der lenkbaren Fahrzeugachse (3) um einen gleichen Betrag verändert wird.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß als Wert für die Ist-Gierbewegung zumindest die Ist-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{ist}) der Zugmaschine (1) ermittelt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) zumindest aus dem stationären Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) ermittelt wird.
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das stationäre Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) zumindest aus der Fahrgeschwindigkeit (v), dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel (δ_l) und der charakteristischen Fahrgeschwindigkeit (v_{ch}) ermittelt wird.
6. Verfahren nach Anspruch 4 oder 5, dadurch gekennzeichnet, daß der aus dem stationären Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) ermittelten Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) ein dynamisches Übertragungsverhalten aufmoduliert wird.
7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Übertragungsverhalten der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) einem PT1-Glied entspricht.
8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet,

net, daß das Übertragungsverhalten der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) einem PDT2-Glied, insbesondere mit einem Dämpfungsfaktor von weniger als 1, entspricht.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß um den Wert der Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) ein Toleranzband gelegt wird.

10. Anhängergespann mit einer Zugmaschine und zumindest einem mit der Zugmaschine über eine Kupplung verbundenen Anhänger, dadurch gekennzeichnet, daß eine Stabilisierungseinrichtung (11) zur Unterdrückung der Entstehung und/oder zum Abbau von unerwünschten Schlingerbewegungen des Anhängers (2) vorgesehen ist, der eine Ist-Gierbewegung (ψ_{ist}) der Zugmaschine (1) und eine Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) der Zugmaschine (1) zuführbar sind, die Stabilisierungseinrichtung (11) die Ist-Gierbewegung (ψ_{ist}) mit der Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) vergleicht und bei Auftreten einer Differenz zwischen der Soll-Gierbewegung und der Ist-Gierbewegung eine Stellgröße (I_{ψ}) an ein Stellmittel (8) zum Abbau der Differenz liefert.

11. Anhängergespann nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellmittel (8) eine Einrichtung zur Veränderung des Lenkwinkels (δ_l) der Räder (9, 10) zumindest einer lenkbaren Fahrzeugachse (3) der Zugmaschine (1) ist.

12. Anhängergespann nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellmittel (8) ein mechanisches oder hydraulisches Überlagerungsgetriebe ist, mit dem ein zusätzlicher Lenkwinkel aufmodulierbar ist.

13. Anhängergespann nach Anspruch 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellmittel eine Lenkeinrichtung (8) ist, die es ermöglicht, einen Lenkwinkel (δ_l) an den Rädern (9, 10) einer gelenkten Fahrzeugachse (3) der Zugmaschine (1) vorzugeben, der von dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel (δ_l) abweicht.

14. Anhängergespann nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Stellmittel (8) ein steer-by-wire-System ist.

15. Anhängergespann nach einem der Ansprüche 10 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Stabilisierungseinrichtung (11) als Wert für die Ist-Gierbewegung zumindest die Ist-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{ist}) vorgebar ist.

16. Anhängergespann nach einem der Ansprüche 10 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Stabilisierungseinrichtung (11) als Wert für die Soll-Gierbewegung der Zugmaschine (1) die Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) zumindest aus dem stationären Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) ermittelt.

17. Anhängergespann nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß das stationäre Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) zumindest aus der Fahrgeschwindigkeit (v), dem Fahrerwunsch-Lenkwinkel (δ_l) und der charakteristischen Fahrgeschwindigkeit (v_{ch}) ermittelbar ist.

18. Anhängergespann nach Anspruch 16 oder 17, dadurch gekennzeichnet, daß der aus dem stationären Gierverhalten (ψ_{stat}) der Zugmaschine (1) ermittelten Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit ein dynamisches Übertragungsverhalten aufmodulierbar ist.

19. Anhängergespann nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß das Übertragungsverhalten der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) einem PT1-Glied entspricht.

20. Anhängergespann nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß das Übertragungsverhalten der Soll-Gierwinkelgeschwindigkeit (ψ_{soll}) einem PDT2-Glied,

insbesondere mit einem Dämpfungsfaktor von weniger als 1, entspricht.

21. Anhänger­gespann nach einem der Ansprüche 10 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß um den Wert der Soll-Gierbewegung (ψ_{soll}) ein Toleranzband gelegt ist. 5

22. Anhänger­gespann nach einem der Ansprüche 11 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die lenkbare Fahrzeugachse (3) die Vorderachse des Zugfahrzeuges (1) ist.

Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

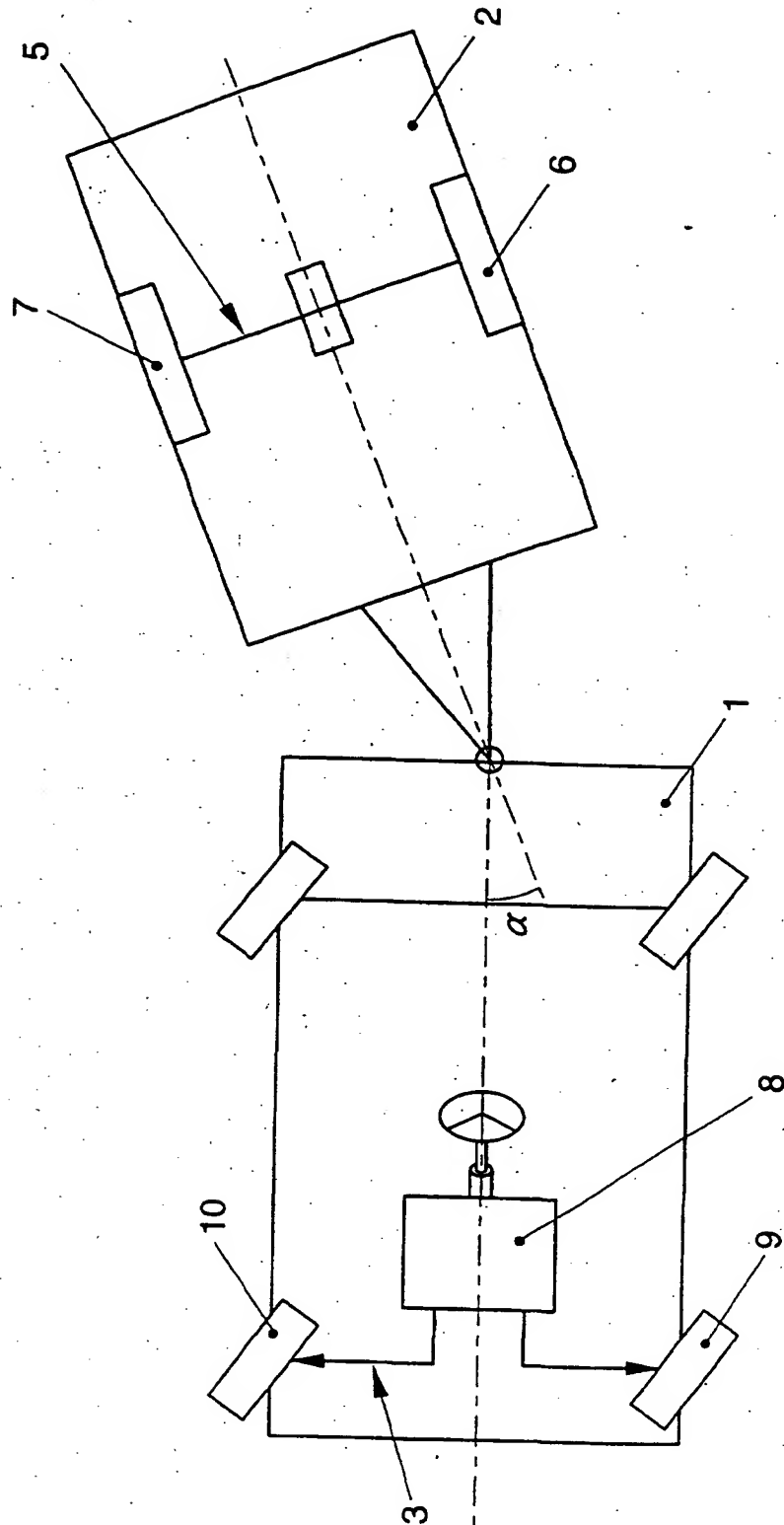


FIG. 1

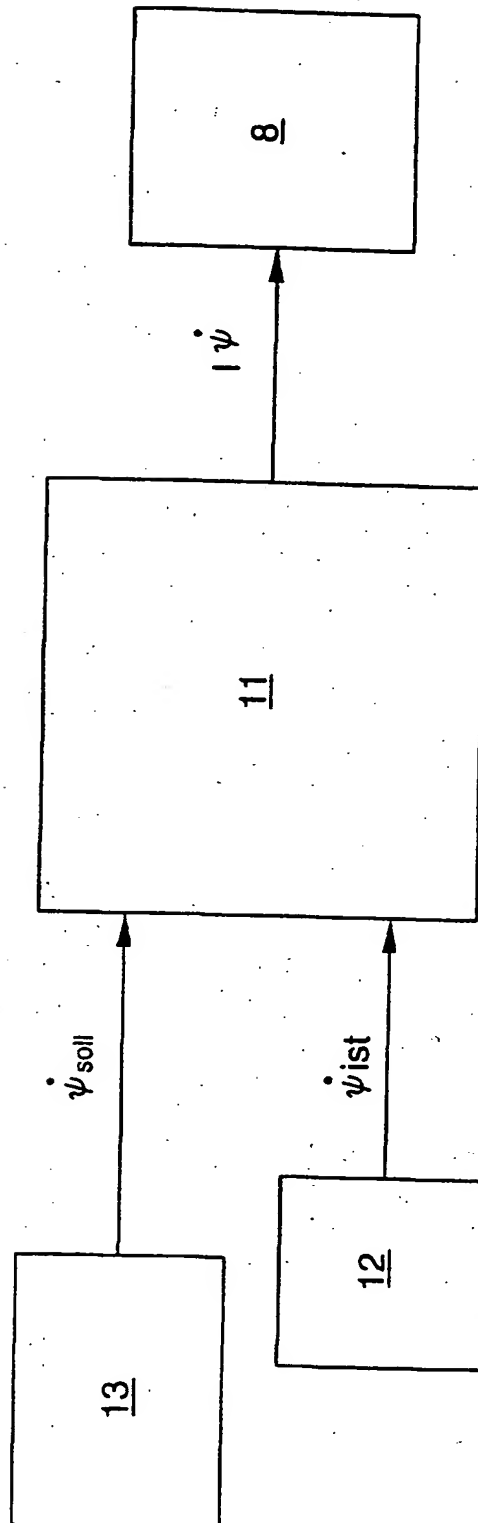


FIG. 2

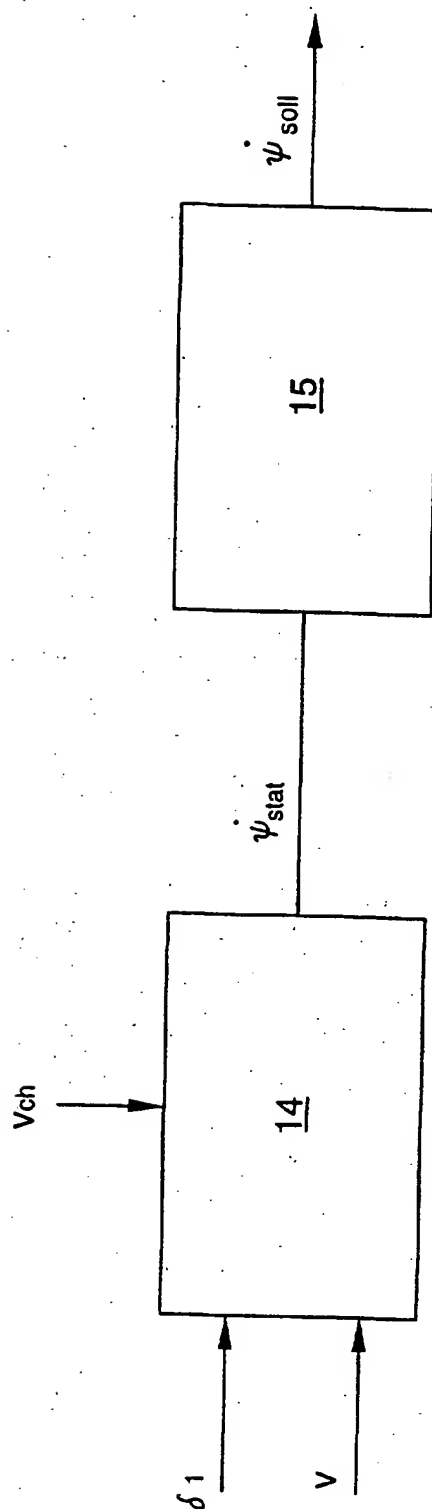


FIG. 3

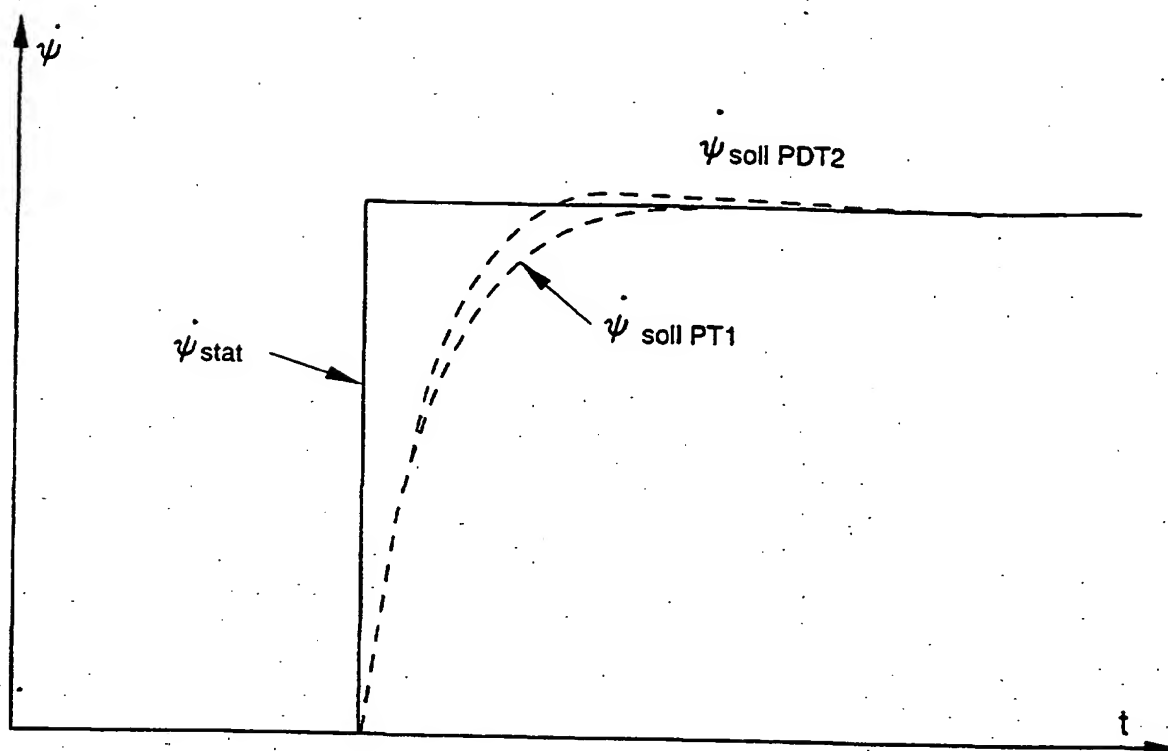


FIG. 4

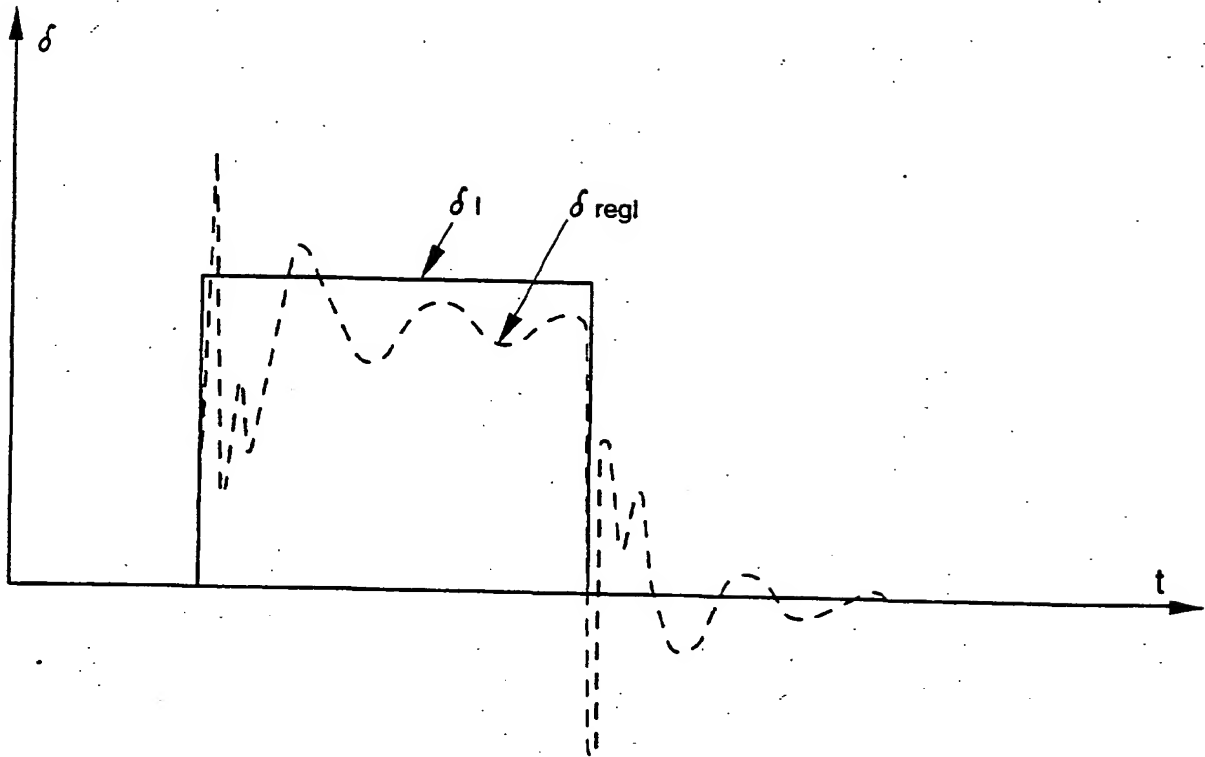


FIG. 5a

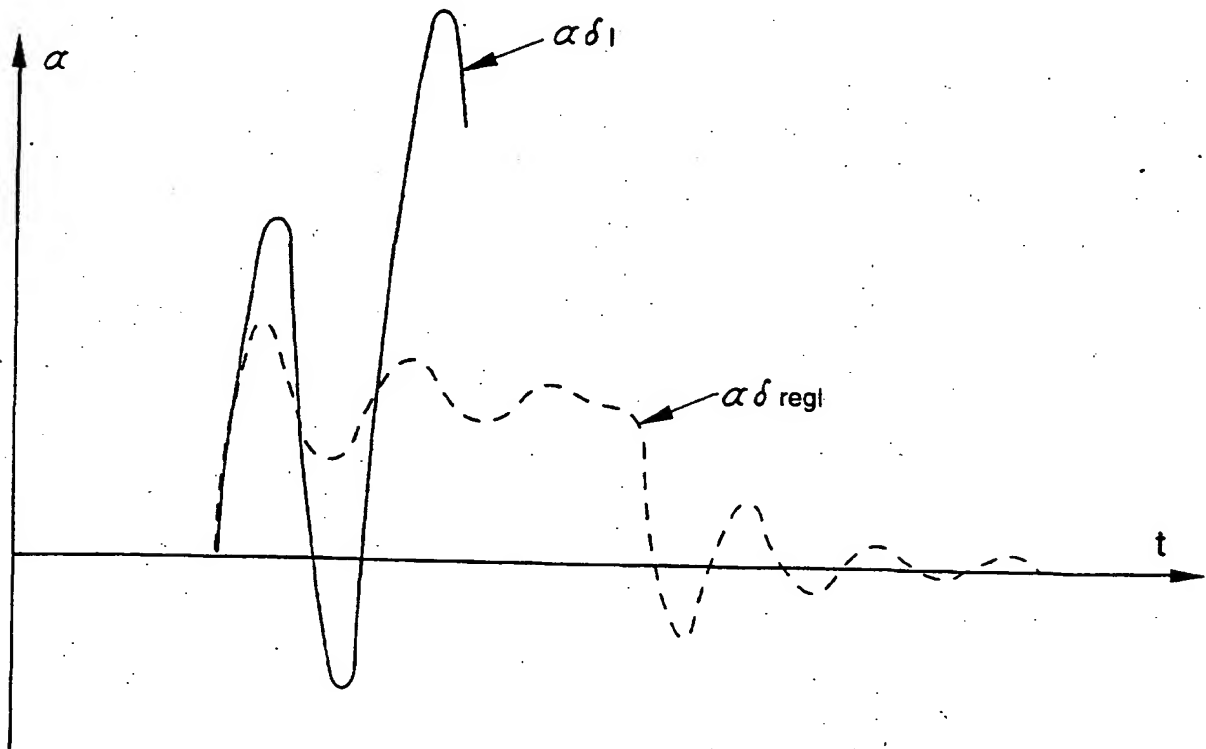


FIG. 5b